

СЕКЦІЯ: ТЕХНОЛОГІЧНИЙ СУПРОВІД УПРАВЛІННЯ РЕГІОНАЛЬНИМ РОЗВИТКОМ ТУРИЗМУ ТА РЕКРЕАЦІЇ

УДК 338.485:332.145

Коробейникова Я.С., к. геол.н., доц., Зоріна Г.П.

Івано-Франківський національний технічний університет нафти і газу, Україна

ФОРМУВАННЯ ТУРИСТИЧНОЇ ІНФРАСТРУКТУРИ ШЛЯХОМ ДЕРЖАВНО-ПРИВАТНОГО ПАРТНЕРСТВА

Korobeinykova Y.S., D.Ph., Assoc. Prof., Zorina G.P.

FORMATION OF TOURIST INFRASTRUCTURE THROUGH PUBLIC – PRIVATE PARTNERSHIPS

Термін інфраструктура і перша самостійна теорія інфраструктури вперше постали у працях А. Маршала та Д. Кларка в першій половині ХХ ст. Загалом, інфраструктура – це сукупність галузей і видів діяльності, які обслуговують виробництво (виробнича інфраструктура – транспорт, зв'язок, шляхи, лінії електропостачання тощо) і населення – (соціальна інфраструктура – комплекс закладів охорони здоров'я, торгівлі тощо) [1]. Незважаючи на значну кількість праць, пов'язаних з розвитком туристичної інфраструктури, на сьогодні не існує єдиного прийнятого для науковців та практиків туристичної галузі її визначення. Згідно Закону України «Про внесення змін і доповнень до Закону України «Про туризм»» туристична інфраструктура - сукупність різних суб'єктів туристичної діяльності (готелі, туристичні комплекси, кемпінги, мотелі, пансіонати, підприємства харчування, транспорту, заклади культури, спорту тощо), які забезпечують прийом, обслуговування та перевезення туристів [2]. Таким чином, це будівлі і споруди, засоби комунікації, транспортна система, які задіяні в наданні туристичних послуг. Туристичну інфраструктуру і її вплив на розвиток туристичного бізнесу в державі розглянуто в наукових працях зарубіжних і вітчизняних авторів: Ч. Бернарда, Р. Браймера, В. Демінга, О. Дуровича, М. Кабушкіна, М. Мальської, І. Пандяка, Г. Папіряна, Т. Ткаченко та інші[3]. Проте сьогодні практично нема відомостей про особливості розвитку туристично-відпочинкових закладів розміщення і харчування, які є складовими туристичної галузі, в інфраструктурі автошляхів.

Роль придорожньої інфраструктури у сегменті туристичного обслуговування часто недооцінюють та неналежно досліджують експерти й науковці з цієї галузі. Проте, значна частка внутрішніх та іноземних туристів щоденно користується послугами таких закладів, збільшуючи прибутки кожного окремого закладу та створюючи попит на таке обслуговування, що надалі може означати розбудову туристичної інфраструктури та створення нових робочих місць.

Сучасний стан існуючої придорожньої інфраструктури на автомобільних дорогах загального користування в Україні не забезпечує в повній мірі безпечні, економічні та комфортні умови дорожнього руху: відсутні комплекси дорожнього та туристичного сервісу з необхідним асортиментом послуг - у більшості випадків це об'єкти, що надають окремі види послуг (заправка автомобілів паливом, мийка машин, проживання, харчування та інше); недостатнє інформаційне забезпечення про місце розташування таких об'єктів: з одного боку, учасникам руху повинна надаватись інформація про умови, режим, маршрут і напрямок руху, погодні умови, аварійність та розташування об'єктів дорожнього сервісу, з іншого – учасники руху повинні бути забезпечені екстреним зв'язком з відповідними службами.

Забезпечивши район автодорогами високої якості, може йти мова про розвиток

туристичної галузі, шляхом розбудови придорожньої інфраструктури, що буде стимулювати зростання туристичного потенціалу на територіях району, які зараз мають високий природний потенціал, але програють за рахунок низької кількості об'єктів туристично-рекреаційної інфраструктури[4].

Так, територія Верховинського району має достатній потенціал туристичних ресурсів для розвитку практично усіх видів туризму: пізнавального, екологічного, екстремального тощо. Багата історична спадщина, традиції та побут гуцулів, Верховинський національний парк, гірськолижні комплекси «Чорногора» та «Кринта», гірські веломаршрути та рафтинг приваблюють значну кількість туристів, незважаючи на віддаленість від великих міст. Місцева влада всіляко сприяє розвитку туристичної діяльності. Значну роль в активізації процесу відіграла «Програма розвитку мінерально-сировинних, енергетичних ресурсів та рекреаційного потенціалу» (1999-2005 рр.), основною метою якої було створення конкурентоспроможного національного туристичного продукту та забезпечення на цій основі комплексного розвитку території за умови збереження екологічної рівноваги та культурної спадщини. Подальші перспективні плани націлені на підтримку розвитку сільського зеленого туризму, як найбільш доцільного формату провадження підприємницької діяльності в умовах гірської території з низькою щільністю населення та сітки шляхів сполучення.

Прикордонний статус території, її закритість у радянський час унеможлилював розвиток тут туристичної інфраструктури. За останнє десятиліття формування туристичної інфраструктури в районі йде повільніше в порівнянні з іншими гірськими районами Івано-Франківської області. На території району нема жодного готелю, функціонує один рекреаційний заклад на 288 місць та 128 садіб (1/6 усіх садіб області), які одночасно можуть прийняти 1536 відвідувачів. Загальна потужність закладів розміщення складає до 720 тисяч туристів на рік. Слід зазначити, що основна частина закладів розташована у районному центрі та його присілках. Вважаємо, що поштовхом для бурхливого розвитку туристичної індустрії в межах Верховинського району може стати відкриття пункту пропуску та будівництво автодороги через румунсько-український державний кордон в межах населених пунктів Шибене (с.Зелене) Верховинського району Івано-Франківської області та Поєніле-де-Суб-Мунте повіту Марамуреш. Ідея створення такого пункту перетину, а відповідно прокладення дороги до нього і в Румунії, і в Україні обговорюється 18 років. Майбутня автомобільна дорога від Верховини до кордону (40 км) проляже через села Ільці, Красник, Топільче, Зелене та Явірник. У цих селах уже тепер майже 20 садіб приймають туристів. Даний проект має стратегічне значення для соціального та економічного розвитку Івано-Франківської області та повіту Марамуреш. Він дозволить реалізувати транзитний потенціал обох регіонів (гірські курортні місця стануть доступнішими для внутрішніх та іноземних туристів, а місцеві жителі матимуть змогу перетинати кордон за спрощеною процедурою), сприятиме створенню нових робочих місць.

Дослідження показало, що реалізація даного проекту потребуватиме вдосконалення придорожньої туристичної інфраструктури. Для цього необхідно скоординувати діяльність усіх зацікавлених центральних та місцевих органів влади, запровадити єдину політику з розбудови придорожньої та туристичної інфраструктури, що дасть можливість зосередити усі наявні ресурси на системному та комплексному вирішенні цієї проблеми.

Об'єкти придорожньої інфраструктури, які є, у більшості не відповідають сучасним міжнародним вимогам щодо пристосованості до туристичного відвідування, а відсутність необхідної інформації щодо місць їх розміщення та переліку послуг, що ними надаються, не дозволяє зорієнтуватися в цьому безладі як учаснику дорожнього

руху так і загартованому туристу. Нерозв'язаною проблемою залишається розміщення на автомобільних дорогах реклами, що ускладнює адекватне сприйняття на автомобільних дорогах дорожніх знаків водіями транспортних засобів.

Об'єкти придорожньої та туристичної інфраструктури (майданчики для відпочинку, готелі, мотелі, авто- та газозаправні станції, станції технічного обслуговування, тощо), що розташовані в місцях прилягання до автомобільних доріг, рекламні носії у більшості випадків не відповідають вимогам пожежної безпеки та безпеки дорожнього руху, значна кількість заїздів та виїздів із них не освітлюється, у деяких випадках такі об'єкти розташовані без урахування перспективи розвитку автомобільних доріг. Переважна частина технічних засобів керування дорожнім рухом потребує заміни. Необхідне дублювання дорожніх знаків англійською мовою.

Недостатній рівень інформування учасників дорожнього руху про місце розташування об'єктів придорожньої та туристичної інфраструктури, режим, маршрут і напрямок руху, погодні умови, стан аварійності. Проблемним питанням є забезпечення екстреним зв'язком учасників дорожнього руху з органами внутрішніх справ, медичними закладами та аварійними службами.

У інформаційно-довідкових пунктах учасник дорожнього руху зможе: замовити сервісне обслуговування автомобіля; отримати інформацію щодо погодних умов, місцевості де вони зараз перебувають; отримати інформацію щодо визначних пам'яток архітектури місцевості із вказівкою детального маршруту до кожного з них; забронювати готельний номер; забронювати місце відпочинку в будинку відпочинку, туристичній базі, кемпінгу; замовити автотранспортні послуги, у тому числі оренду автомобіля; замовити тематичну екскурсію по території місцевості перебування; замовити послуги гідів-перекладачів та перекладачів для групового та індивідуального супроводу; придбати карти та сувеніри, вироби народних промислів; одержати усну інформацію з питань перебування автотуриста в режимі роботи закладів відпочинку; придбати докладні GPS-карти України за маршрутом подальшого руху автотуриста; отримати інформацію про наявність закладів харчування.

Особливу увагу необхідно приділити пристосованості об'єктів придорожньої і туристичної інфраструктури для відвідування особами з обмеженими фізичними можливостями з відповідним позначенням.

Таким чином, проблема полягає в тому, що придорожня та туристична інфраструктура не відповідає вимогам щодо комфортного та безпечного обслуговування учасників дорожнього руху. Виникнення проблеми зумовлено, зокрема, такими причинами, як недосконалий державний нагляд за розташуванням об'єктів придорожньої та туристичної інфраструктури, безсистемне надання органами виконавчої влади та місцевого самоврядування суб'єктам підприємницької діяльності земельних ділянок для будівництва об'єктів дорожнього та туристичного сервісу, відсутність єдиного плану розбудови придорожньої та туристичної інфраструктури, і розташування сервісних комплексів, невизначеність асортименту послуг для учасників дорожнього руху.

Державно - приватне партнерство може реалізовуватись у концесійних проектах, що дозволяє залучати приватні інвестиції у великі проекти та вирішує ряд законодавчих неузгоджень (наприклад, реалізація проектів на землях державної власності, які не підлягають приватизації). На наш погляд, інвестування держави повинно відбуватися в рамках великих інвестиційних проектів, наприклад формування транспортної інфраструктури, будівництво крупних об'єктів та споруд, підготовка інфраструктури систем життєзабезпечення для реалізації проектів освоєння нових рекреаційних територій, тощо. Як правило, приватний сектор інвестує в невеликі проекти (заклади розміщення, заклади харчування, надання додаткових послуг). Таким

чином, інвестиційні пропозиції для приватного сектору держава може подати у вигляді рекомендацій щодо розбудови придорожньої інфраструктури в межах побудованої ділянки автомагістралі.

Відповідно до рекомендацій Європейської угоди про міжнародні автоперевезення і угоди про транс'європейську автомагістраль середні відстані між об'єктами придорожного сервісу повинні становити:

- пункти харчування - 30 км;
- АЗС (автомобільна заправна станція) - 20 км;
- СТО (станція технічного обслуговування) - 50 км;
- стоянки - 100 км,
- готелі (мотелі) для автотуристів - 50 км,
- магазини та туалети - через кожні 15 км.

Для формування мережі закладів придорожньої інфраструктури в межах майбутньої ділянки автомагістралі пропонується:

- побудова АЗС на території с. Ільці;
- створення закладу харчування - колиби на 50 місць біля с. Зелене;
- створення придорожного комплексу (готель, ресторан, магазин, туалет, АЗС та СТО) поблизу с. Явірник;
- створення туристично-інформаційного центру на території присілку Шибене;
- розробка рекламних банерів та щитів з інформацією про туристичну привабливість району.

Отже, для подальшого розвитку туристичної діяльності у Верховинському районі необхідно відновити та активізувати роботу з будівництва автомагістралі, розбудови туристичної інфраструктури, підвищення якості її функціонування. Формування придорожньої туристичної інфраструктури упорядкує та полегшить роботу прикордонних служб, а також сприятиме швидкому переходу кордону подорожуючих та підвищення комфорту перебування на території досліджуваного району. Це дасть змогу збільшити туристичні потоки, а отже збільшити надходження до державного і місцевого бюджетів; підвищити прибутковість підприємств, що безпосередньо надають послуги з туризму або є посередниками між їх виробниками та споживачами; підвищити рівень доходності підприємств, установ, що належать до туристичного бізнесу. Усе це сприятиме розвитку туризму, а як наслідок – підвищенню рівня соціально-економічного розвитку Верховинщини.

Перелік посилань

1. Світова економіка [Текст]: підручник для студентів вищ. нав. закл./Філіпенко А.С., Рогач О. І., Шнирков О.І., Веклич О.О. та ін.; К.: Либідь, 2001.- 582 с.- ISBN 966-06-0213-8.
2. Туристична діяльність. Нормативна база [Текст] /упор. О.М.Роїна.- К.: КНТ, 2005.- 448 с.- ISBN 966-8062-76-0.
3. Енциклопедичний словник –довідник з туризму [Текст] / упоряд. В.А Смолій, В.К. Федорченко, В.І. Цибух– К.: Слово, 2006. – 372с.- ISBN 966-8407-55-5.
4. Корнева Д.А. Проблеми розвитку інфраструктури туризму [Електронний ресурс] / Корнева Д.А.– Режим доступу до ресурсу: [Http://www. nbuv. gov. ua/portal/Soc_Gum/ Nzvdpu/geograf/2008_15/industrylnuu%20tyruz.pdf](http://www.nbuv.gov.ua/portal/Soc_Gum/Nzvdpu/geograf/2008_15/industrylnuu%20tyruz.pdf).